

## SISTEM PENYEWAAN KAPAL DAN SURVEI OPERASIONAL PADA PT. MITSU CITRA MANDIRI

Noferman Gea<sup>1</sup>, Muhammad A Naim<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Universitas HKBP Nommensen, <sup>2</sup>Universitas Malaysia Terengganu

[noferman.gea@student.uhn.ac.id](mailto:noferman.gea@student.uhn.ac.id)

### Abstract

*The rental is agreed for a certain time. First there is the owner, who rents out the boat, then there is the charterer, who chartered the boat. The second agreement mentioned above may not be equated with a failed agreement. The price paid by the charterer for the services provided by the ship owner is called rent. Rental is usually paid monthly in advance during the period the charterer has the vessel ready for use. This research uses a qualitative approach using a deductive thinking method (deductive method), which analyzes general knowledge phenomena or general facts to find certain conclusions) and finds surveys at PT. Mitsi Citra Mandiri runs with a system rental procedure, this is called the beginning of the contract period, rental cancellations usually come from both parties between the ship owner due to non-compliance with the responsibilities given by the charterer to the ship owner while the charterer does not use the ship because the condition of the ship is not in accordance with shipping safety standards.*

**Keywords:** Charter, ship, hire system

### Abstrak

Penyewaannya disepakati untuk waktu tertentu. Pertama ada pemiliknya, siapa membiarkan kapalnya, lalu ada penyewa, yang mencarter kapal itu. Kedua perjanjian itu yang disebutkan di atas mungkin tidak bisa disamakan dengan gagalnya perjanjian. Harga yang dibayar oleh penyewa atas jasa yang diberikan oleh pemilik kapal adalah disebut menyewa. Sewa biasanya dibayar bulanan di muka selama periode tersebut penyewa memiliki kapal yang siap digunakan. Penelitian ini menggunakan pendekatan pendekatan kualitatif dengan menggunakan metode berpikir deduktif (metode deduktif, yang menganalisis fenomena pengetahuan umum atau fakta umum menemukan kesimpulan tertentu) dan di temukan survey di kapal PT. Mitsi Citra Mandiri berjalan dengan prosedur hire system, ini sebut awal masa kontrak pembatalan penyewaan ini di biasa berasal dari kedua belah pihak antara pemilik kapal karna ketidak sesuaian dengan tanggungjawab yang di berikan oleh penyewa kepada pemilik kapal sedangkan penyewa yang tidak menggunakan kapal itu di sebabkan kondisi kapal tidak sesuai dengan standar keselamatan pelayaran.

**Kata Kunci:** Penyewaan, kapal, hire system

Submitted: 2024-04-17

Revised: 2024-04-24

Accepted: 2024-05-14

### Pendahuluan

Melakukan perjanjian penyewaan kapal merupakan suatu hal yang harus di lakukan dalam mencapai tujuan kesepakatan melalui survei terhadap kapal yang mana survei menjadikan suatu alat dalam mendorong suatu nilai produktivitas terhadap operasional kapal dan muatannya. Selain produktivitas lain timbul dari kelayakan standar keselamatan kapal yang memberikan jaminan terhadap penyewa agar kapal yang di sewa mampu memenuhi standar yang di harapkan tentu ini menjadi pertimbangan yang spesifik yang harus di lakukan oleh penyewa kapal dalam mengambil sebuah keputusan operasional kapal. dalam melakukan suvei terhadap kapal yang akan di sewa adapun hal hal yang meyakinkan penyewa terhadap kapal tersebut dari segi kinerja kargo, lengkapnya alat pelayaran, kebutuhan kru sesuai standar keselamatan pelayaran, kondisi perawatan kapal. dalam penelitian ini menjelaskan gambaran penyewaan kapal yang di lakukan oleh PT. Mitsi Citra Mandiri terhadap penyewa kapal agar kapal yang di sewa sesuai keinginan yang dibutuhkan oleh penyewa kapal.

## 1. Kontrak Penyewaan Kapal

Kontrak charterparty dapat dibagi menjadi dua jenis – *the voyage charter* dan *time charter*. Perbedaan antara dua sudah jelas. *Voyage charter* adalah perjanjian untuk membiarkan sebuah kapal (masuk berkenaan dengan kapasitas muatan) selama pelayaran tertentu. *Time charter* adalah kesepakatan yang sama tetapi bukannya pelayaran, penyewaannya disepakati untuk waktu tertentu. Kapal perjanjian tepat waktu. Ada dua bagian dalam perjanjian. Pertama ada pemiliknya, siapa membiarkan kapalnya, lalu ada penyewa, yang mencarter kapal itu. Kedua perjanjian itu yang disebutkan di atas mungkin tidak bisa disamakan dengan gagalnya perjanjian (*bareboat charter*). *Death charter* adalah istilah yang digunakan untuk menyewakan seluruh kapal apa adanya. Penyewa kemudian sedekat itu untuk menjadi pemilik sebenarnya tanpa benar-benar memiliki kapal tersebut – bertanggung jawab untuk menjaga kapal serta masalah asuransi dll. Dan tidak akan dibahas lebih lanjut di sini. Kontrak *charterparty* bisa jadi agak rumit. Banyak faktor yang harus terjadi diperhitungkan (misalnya faktor di luar kontrak itu sendiri, seperti hambatan kebangsaan dan bahasa – merupakan hal yang penting dalam dunia internasional lingkungan pengirimannya). Akibatnya berbagai bentuk standar telah dikembangkan untuk memfasilitasi pemasangan kapal. Formulir standar untuk perjanjian-para pihak terdiri dari beberapa klausa yang jenisnya berbeda-beda. Entah klausanya disusun sesuai keinginan para pihak atau digunakan suatu bentuk baku di dalamnya keseluruhan. Tergantung pada jenis penyewaan yang dimaksud – rangkaiannya berbeda bentuk standar digunakan. Bentuk yang digunakan juga bervariasi menurut perdagangan kapal tersebut terlibat dalam. Penting untuk diingat bahwa pemilik kapal tetap bertanggung jawab atas kapal tersebut memberikan layanan kepada penyewa. Dalam *voyage charter*, pemiliknya menyetujui untuk melakukan pengangkutan antara titik-titik tertentu. Dalam piagam waktu pemiliknya setuju untuk membiarkan penyewa menggunakan kapal tersebut untuk tujuan penyewa sendiri.

## 2. Sistem Penyewaan

Harga yang dibayar oleh penyewa atas jasa yang diberikan oleh pemilik kapal adalah disebut menyewa. Sewa biasanya dibayar bulanan di muka selama periode tersebut penyewa memiliki kapal yang siap digunakan. [1] Berbeda dengan pembayaran sekaligus yang sering kali dibayarkan untuk *voyage charter*. [2] Sedangkan *time charter* memberikan kebebasan yang relatif bagi penyewa, harga yang harus dibayar untuk keuntungan ini adalah kewajiban yang harus selalu dibayar sewa tepat waktu – meskipun penyewa tidak selalu dapat menggunakan kapalnya disengaja. Sewa dibayar sejak kapal berada di tangan penyewa. Pada jam berapa kapal memasuki keadaan ini ditentukan oleh kontrak. Jika penyewa gagal membayar sewa pada waktunya yang mungkin berhak dimiliki pemilik kapal untuk menarik kapal tersebut. [1] Hal ini tergantung pada klausul penarikan. Jika kapal pemilik menggunakan hak untuk menarik kembali kapal yang menjadi kontrak sewanya akhir. [3] yang diadakan hanya dua kejadian-kejadian tersebut dapat membebaskan penyewa dari kewajiban pembayaran terus-menerus. Itu akan berupa pemotongan sewa atau keringanan kewajiban untuk membayar sewa pada tanggal jatuh tempo dihasilkan dari pernyataan tegas dalam kontrak *charterparty*.

## 3. Berakhirnya Penyewaan

Fungsi *off-hire* adalah distribusi, atau lebih tepatnya redistribusi, risiko di dalam *time charterparty*. Peraturan ini mengatur kapan kapal akan berhenti disewa dan penyewa dibebaskan dari kewajiban membayar sewa. Menurut (Thomas, D Rhidian 2008) Kondisi kapal *off-hire* biasanya ditemukan dalam klausa *off-hire*. Ini terjadi ketika kapal dicegah untuk dapat bekerja secara penuh (*time is lost*) karena suatu sebab (*incident*). Ini terjadi ketika kapal dicegah untuk dapat bekerja secara penuh (*time is lost*) karena suatu sebab (*incident*). Peristiwa tersebut dapat berupa kerusakan mesin atau kekurangan awak kapal. Daftar peristiwa yang memicu kapal untuk tidak disewakan, mis. kekurangan laki-laki, kerusakan mesin, harus ditafsirkan secara sempit (Wilson, John F 2008). acara-acara *off-hire* yang umum seperti kerusakan lambung kapal mesin atau peralatan, dok kering, tabrakan atau landasan, penahanan, penyitaan atau penangkapan, dan

kekurangan atau pemogokan awak kapal, persamaan umum dari kejadian-kejadian ini adalah bahwa kejadian-kejadian tersebut berasal dari kapal dirinya sendiri (*internal*). Seperti disebutkan di atas, efisiensi kapal adalah tanggung jawab utama pemiliknya. Oleh karena itu, penting untuk mempertimbangkannya apakah penyebab eksternal juga bisa menjadi peristiwa yang tidak dapat disewakan. Penyebab eksternal adalah jelas bukan sesuatu di tangan pemiliknya. Sebenarnya penyebab eksternal secara tradisional merupakan risiko yang ditanggung oleh pihak yang menyewa. Penyebab eksternal bisa saja terjadi tentu saja berbagai macam kesepakatan seperti cuaca, kemacetan pelabuhan, pasang surut, saluran dan saluran air tersumbat, penahanan karena berbagai alasan, perang dan kerusakan sipil dan pembajakan (Thomas, D Rhidian 2008). Oleh karena itu pembatasan penyewaan kapal perlu dilakukan survey yang mendalam dalam penggunaan kapal tersebut sebagai acuan dalam menyewa atau tidaknya suatu kapal.

### **Metode**

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif (penelitian berbasis kualitatif), dengan menggunakan metode berpikir deduktif (metode deduktif), yang menganalisis fenomena pengetahuan umum atau fakta umum menemukan kesimpulan tertentu (Zulkarnaen, W., et al. 2020) dan (K.M. Spens, G. Kovacs 2006). penalaran deduktif Pendekatan ini melibatkan penyempurnaan dan pengujian teori dan hipotesis melalui observasi dan analisis empiris berdasarkan pengalaman praktis diperoleh dari industri (Muhammad & Radu 2023). Salah satu pendekatan yang digunakan oleh peneliti dalam rangka mengumpulkan data, yang di antaranya mencakup perilaku individu, deskripsi latar belakang yang kompleks dan interaksi individu, eksplorasi untuk menemukan informasi baru, fokus secara mendalam dan teliti dari suatu yang terbatas jumlahnya, deskripsi dari interaksi- interaksi individu dan proses yang mereka gunakan, dan uraian tentang konteks dan kesimpulan (Sugiyono 2019).

### **Hasil dan Pembahasan**

Survei On dan Off-hire dilakukan untuk mengetahui kondisi kapal sebelum dibangun diterima dalam sewa, dan sebelum diserahkan kembali kepada pemilik kapal, untuk menentukan perubahan apa pun kondisi yang mungkin terjadi antara dimulainya piagam dan berakhirnya piagam tersebut (Thomas, D Rhidian 2008) dan (Wilford, Michael et al 2003). Alasan survei ini dilakukan adalah untuk membatasi tanggung jawab klien. Klien bisa berupa; pemilik kapal, penyewa, atau kedua belah pihak. Sesuai dengan praktik pelaporan AMS, laporan akhir hanya tersedia bagi pihak yang menugaskan dan membayar laporan survei. Persyaratan pelaporan untuk pemilik atau penyewa berbeda. Berdasarkan data (Halcyon Steamship Co Ltd 1943) Pemiliknya ingin melindungi miliknya aset, sementara penyewa ingin melindungi profitabilitas operasi yang mereka lakukan. Itu pemilik dan penyewa perlu didekati secara berbeda untuk melindungi kepentingan dan batasan mereka tanggungjawab mereka.

Survei on dan off-hire biasanya dilakukan oleh surveyor (atau perusahaan) yang sama untuk tujuan tersebut memberikan pelayanan yang konsisten dan pencatatan kondisi kapal. Umumnya format pelaporan yang sama digunakan untuk laporan on-hire dan off-hire membuat perbandingan langsung kondisi pada kedua tanggal tersebut. Laporan survei (Thomas, D Rhidian 2008) ini harus dibaca secara bersamaan untuk menentukan tingkat kerusakan dan penurunan kualitas kondisi, keausan yang dapat diterima, yang mungkin terjadi antara tanggal sewa dan tidak sewa. Selama survei di luar wawancara, laporan wawancara harus dijadikan referensi untuk menentukan perbedaan apa pun dalam kondisi. Survei on-hire dan off-hire juga digunakan untuk memeriksa:

- 1) Dokumen kapal.
- 2) Hasil survei Kelas dan Hukum.
- 3) Rekam, perkakas khusus, suku cadang mesin, dan cairan habis pakai.
- 4) Rekam bunker.
- 5) Kebersihan kapal.

Klien harus memberikan batasan atau pengecualian pada survei. Pembatasan dan pengecualian ini harus dilakukan dicatat dalam laporan perekrutan. Survei (Wilson, John F 2008) di luar perekrutan tunduk pada batasan yang sama seperti yang dihadapi atau ditempatkan pada survei perekrutan. Perbedaan apa pun dalam keadaan keseluruhan atau tingkat perekrutan atau survei di luar perekrutan harus disetujui oleh kedua belah pihak dan dicatat secara khusus sebagai variasi survei, dalam laporan yang relevan. Pengecualian mungkin termasuk:

- 1) Catatan Suku Cadang atau Bahan Habis Pakai,
- 2) Jumlah bunker atau remunerasi dapat disepakati daripada dicatat.
- 3) Peralatan operasi seperti peralatan penarik, peralatan pengangkat, mungkin disediakan oleh penyewa dan peralatan yang ada perlu dibongkar oleh pemilik.
- 4) Manual kapal, rencana manajemen keselamatan, sistem pemeliharaan terencana kemungkinan besar akan dimulai dan dicatat dalam sistem pencatatan penyewa.
- 5) Persyaratan untuk uji coba laut atau uji operasional mesin atau peralatan keselamatan.

Jika pengecualian tertentu dimasukkan, pernyataan dari masing-masing pihak akan diminta mengenai hal tersebut item yang dikecualikan, untuk memberikan ukuran cakupan. Pernyataan ini mungkin meminta konfirmasi kondisi, pengukuran atau pencatatan yang disepakati untuk mencatat dan kondisi yang disepakati sebagai pengganti kondisi yang disaksikan. Hal ini harus dicatat sebagai pengecualian terhadap laporan standar Penyewa mungkin dalam beberapa kasus perlu memberikan manual operasinya sendiri, dan akan melakukannya melengkapi dek dan log teknik mereka sendiri (dek, mesin, alarm, tes meggar, alarm pengujian, jadwal baterai, grafik konsumsi, pelatihan dan prosedur keselamatan, navigasi kertas grafik, peralatan keselamatan seperti EPIRB dan sinyal marabahaya). Sejauh mana penyewa menyediakan item harus dicatat dalam laporan, untuk memberikan catatan dalam pelayanan dokumentasi dan barang perlengkapan milik piagam. Jika barang milik Pemilik tertinggal di atas kapal sebagai bagian dari perlengkapan kapal, maka barang tersebut harus dicatat. Ini item termasuk; bagan, publikasi, panduan pengguna, log, catatan pemeliharaan dan pengoperasian.

## **1. Kepemilikan Kapal**

Tanggung jawab pemilik dibatasi dengan memberikan bukti kondisi kapal sebelum disewa perjanjian, dan memastikan pengiriman kembali dalam kondisi yang sama, setelah memperhitungkan keausan yang wajar. Pada saat disewakan, pemilik harus memahami profil pengoperasian kapal selama masa sewa periode. Ini termasuk;

- 1) Jam operasional
- 2) Memuat profil vs jam
- 3) Kondisi pemuatan kapal

Dengan memahami profil penggunaan kapal dan memasukkannya ke dalam perjanjian Sewa, pemilik dapat memberi batasan pada keausan kapal, jam perbaikan dan penggunaan yang dikontrak. Ini juga memungkinkan pemilik untuk menegosiasikan pembayaran pemutusan hubungan kerja di luar kontrak jika ketentuan perjanjian terlampaui. Pembatasan dapat diterapkan pada penggunaan kapal, untuk memastikan kapal tidak dioperasikan dalam kapasitasnya yang tidak dirancang atau dimaksudkan untuk digunakan. Pemilik juga dapat membuat keputusan berdasarkan informasi mengenai dokumentasi mana yang mereka inginkan dilengkapi selama masa sewa, termasuk;

- 1) Pemeliharaan mesin terencana dan tidak terencana
- 2) Persyaratan pemberitahuan pemilik untuk pemeliharaan dan perbaikan kerusakan
- 3) Tanda terima pemilik laporan servis dan agen perbaikan
- 4) Tanda terima pemilik laporan otoritas kelas dan bendera
- 5) Konsumsi berkelanjutan dan memuat data.

- 6) Keterbatasan ini mempengaruhi definisi keausan wajar ketika melakukan survei di luar perekrutan.
- 7) Menetapkan dan mencatat bukti yang jelas untuk menghindari kesalahan penyajian kapal, kapasitas, kemampuan atau kondisi.

## **2. Kepemilikan Charterer**

Tanggung jawab penyewa dibatasi dengan memastikan kondisi kapal dapat diterima untuk melaksanakan apa yang diinginkan operasi sewa, dan untuk digunakan sebagai bukti kewajiban mereka selama periode sewa.

## **3. Audit Kapal**

Dalam kebanyakan kasus, penyewa telah melakukan penilaian internal terhadap kemampuan kapal, sebelumnya keterlibatan surveyor untuk survei yang disewa. Dalam banyak kasus, audit tersebut bersifat dangkal dan tidak ada substansi teknis. Permintaan harus diteruskan ke pemilik untuk informasi lebih lanjut terkait pengadaannya. Menurut (Wilford, Michael et al 2003) Jika masih belum atau menilai ketidaksesuaian kapal, audit harus ditawarkan sebagai yang pertama untuk melayani pencharter. Kapal yang dicalonkan untuk survei harus berhasil lulus audit mengenai kesesuaian kapal tersebut bisa beroperasi. Audit harus mencakup;

- 1) Deskripsi kapal,
- 2) Data stabilitas,
- 3) Kapasitas Pemuatan
- 4) Grafik kapasitas angkat derek
- 5) Daftar peralatan dek utama
- 6) Daftar Sertifikat
- 7) Tanggal survei klasifikasi dan otoritas bendera (catat siklus survei)
- 8) Luar Biasa; Kekurangan, Memorandum, Rekomendasi.
- 9) Catat setiap pemberitahuan Klasifikasi tentang persyaratan yang mulai berlaku selama periode sewa yang dimaksudkan.
- 10) Jam kerja pada komponen Mesin Utama dan jam perombakan Siklus Hidup. Bandingkan ini dengan jam operasional sewa yang dimaksudkan.
- 11) Tingkat konsumsi bahan bakar dan minyak
- 12) Laporan analisis mesin dan Genset yang berjalan terus menerus laporan Analisis Minyak terakhir untuk; Mesin Utama, Aux. Mesin, Tabung buritan, Roda kemudi.
- 13) Tanggal *Dry-docking* terakhir dan *dry-docking* berikutnya.

## **4. Survei Kapal**

Jika kapal sudah lolos audit, kita bisa melanjutkan ke *survey* kapal, struktur atau survei fasilitas dilakukan sebelum kapal diserahkan kepada penyewa, dan sebelum penyewa personel mengambil kendali sistem. Survei lapangan yang dilakukan oleh surveyor AMS meliputi: Pembukaan dengan Keterbatasan *survey* dengan menyatakan pernyataan *survey* beserta kesimpulan *survey* dan juga mendeskripsikan secara detail klien dan detail kondisi *survey* selain itu mendeskripsikan kapal melalui *ship particular* (Wilson, John F 2008) dengan menyamakan data kapal yang di *survey*. Daftar peralatan dan mesin utama tinjauan dokumentasi otoritas kelas dan bendera tinjauan arsip dan catatan sertifikat kapal tinjauan manajemen keselamatan dan sistem pemeliharaan terencana survei lambung kapal dan integritas kedap air survei mesin dan survei sistem otomatis serta survei peralatan penyelamatan jiwa dan pemadam kebakaran tinjauan ruang internal dan kelayakhunian catatan mesin, catatan minyak, (Wilford, Michael et al 2003) dan tingkat konsumsi daftar periksa operasi spesifik kapal menjalankan hasil uji coba persediaan peralatan, suku cadang, mesin dan bahan habis pakai cair deklarasi bunker daftar barang yang tidak dapat diperiksa cacat yang dicatat (dengan catatan foto jika memungkinkan) item

pemberitahuan klien. foto kondisi umum. stok foto survei (disimpan oleh ams, biasanya sekitar 300-400 foto) lampirkan catatan, gambar, laporan sesuai kebutuhan dan tersedia.

### **Kesimpulan**

Memulai penyewaan kapal berdasarkan kesepakatan awal yang di sebut dengan *onhire* merupakan bagian penting yang termasuk di dalamnya spesifikasi keseluruhan dan modifikasi kapal beserta bahan bakar yang masih tersisa yang digunakan oleh penyewa (Thomas, D Rhidian 2008) kapal dan tentunya sebagai acuan dalam memutuskan kontrak bila terjadi ketidak sesuaian dalam kontrak atau pertanggung jawaban terhadap segala bentuk klaim yang berlaku dalam kontrak sedangkan *offhire* juga habis masa kontrak yang telah di sepakati dan pembatalan penyewaan ini di mungkin bisa berasal dari pemilik kapal karna ketidak sesuaian dengan tanggung jawab yang di berikan oleh penyewa kepada pemilik kapal sedangkan penyewa yang tidak menggunakan kapal itu lagi di sebabkan kondisi kapal tidak sesuai dengan standar keselamatan pelayaran seperti kelengkapan navigasi/engine yang kurang memadai, kekurangan kru, di buktikan dengan hasil survei yang di lakukan.

### **Daftar Pustaka**

- Wilford, Michael et al. Time Charters, 5 ed., Informa Professional, Bodmin, United Kingdom, 2003
- Wilson, John F Carriage of Goods by Sea, 6 ed., Pendidikan Pearson, Dorchester, United Kingdom, 2008
- Halcyon Steamship Co Ltd v Continental Grain Co [1943] K.B. 355
- Thomas, D Rhidian (ed) Masalah Hukum Terkait Time Charterparty, Informa, Bodmin, United Kingdom, 2008
- Zulkarnaen, W., et al. (2020). Harmonisasi aturan syariah dalam upaya perlindungan hak cipta di Indonesia. *Journal of Advanced Research in Dynamical and Control Systems*, 12(2), 2612–2616.
- K.M. Spens, G. Kovacs, ' Analisis isi pendekatan penelitian dalam penelitian logistik, *Int. J. Phys. Distrib. Logist. Manag.* 36 (5) (2006) 374–390, <https://doi.org/10.1108/09600030610676259>.
- Muhammad Hanif Dewan & Radu Godina (2023) Peran dan tantangan pelaut dalam penerapan langkah-langkah operasional efisiensi energi di atas kapal, *Marine Policy* 155 (2023) 105746
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.